

1. Datos generales

Productos/servicios

Ferrovial ofrece a sus clientes los siguientes productos y servicios, a través de sus diferentes divisiones:

- Autopistas: Cintra es la división encargada de la promoción, construcción, mantenimiento y operación de autopistas y otras infraestructuras relacionadas.
- Servicios: Ferrovial Servicios se dedica a actividades de operación, mantenimiento y gestión de instalaciones e infraestructuras públicas y privadas, en los ámbitos de medio ambiente, transporte, industria, recursos naturales y *utilities* (agua y electricidad). Lleva a cabo todas las actividades de la cadena de valor, desde consultoría, diseño y operación, hasta la gestión del ciclo de vida de los activos.
- Construcción: la división Ferrovial Agroman se dedica a actividades de construcción de obra civil, edificación, agua y obra industrial.
- Aeropuertos: la división Ferrovial Aeropuertos se dedica a la inversión, operación y gestión de aeropuertos. En 2016, tras la adquisición de Transchile, incorpora la actividad de transmisión eléctrica.

Alcance geográfico

De acuerdo con la información presentada en el Informe Anual Integrado, Ferrovial opera o tiene presencia en los siguientes 29 países:

- Asia: Arabia Saudí, India, Malasia, Singapur, Omán, Emiratos Árabes Unidos y Qatar.
- África: Marruecos, Islas Mauricio.
- América: Brasil, Canadá, Chile, Colombia, EEUU, México, Perú y Puerto Rico.
- Europa: Alemania, Eslovaquia, España, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Luxemburgo, Polonia, Portugal y Reino Unido.
- Oceanía: Australia, Nueva Zelanda.

Cifras relevantes para la empresa

Ferrovial ha obtenido una facturación en 2016 de 10.759 millones de euros. El resultado antes de impuestos equivale a 995 millones de euros, con un beneficio neto de 376 millones de euros.

A 31 de diciembre de 2016 el grupo cuenta con un total de 96.001 empleados.

Normativa Internacional

Ferrovial no informa sobre su compromiso con ninguna normativa internacional concreta en materia de corrupción.

Estándares voluntarios

Ferrovial informa que se ha adherido voluntariamente a los siguientes estándares relacionados con la lucha contra corrupción en sus diversas formas:

- Pacto Mundial de la Organización de Naciones Unidas (Principio 10: Anticorrupción)
- Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.
- Código de Buenas Prácticas Tributarias impulsado por la Agencia Tributaria española.

Documentos incluidos en el análisis

Para el análisis de la calidad de la información en materia anticorrupción de la empresa, se ha tenido en cuenta la información contenida en la siguiente documentación:

DOCUMENTACIÓN	OBSERVACIONES
Ferrovial S.A: Informe Anual Integrado 2016	
Ferrovial S.A: Informe de Gestión y Cuentas Anuales Individuales 2016	
Ferrovial S.A: Informe Anual de Gobierno Corporativo de las Sociedades Anónimas Cotizadas (2016)	
Ferrovial S.A: Código de Ética Empresarial (2014)	
Ferrovial S.A: Código de Ética Empresarial (Fecha desconocida)	
Ferrovial S.A: Política de Responsabilidad Social Corporativa (2014)	
Ferrovial S.A: Política de Cumplimiento y Buenas Prácticas en Materia Tributaria (2013)	
Ferrovial S.A, Comisión de Auditoría y Control: Informe de Funcionamiento. Ejercicio 2016.	
Reglamento del Consejo de Administración del Grupo Ferrovial (2014)	
Informe de la Comisión de Auditoría y Control sobre la independencia del auditor de cuentas. Ejercicio 2016	
Informe Anual sobre Remuneraciones a los Consejeros de Sociedades Anónimas Cotizadas	

2. Tabla de resultados

TABLA 1: Valoraciones por dimensión

DIMENSIÓN	VALORACIÓN
COHERENCIA INSTITUCIONAL	0,63
DEBIDA DILIGENCIA	0,09
FISCALIDAD Y BLANQUEO DE CAPITALS	0,00
RENDICIÓN CUENTAS	0,25
TOTAL EMPRESA	0,23

TABLA 2: Nivel de cumplimiento de los indicadores cualitativos

DIMENSIÓN	INDICADORES REPORTADOS	
	NÚMERO	PORCENTAJE
COHERENCIA INSTITUCIONAL	4	50%
DEBIDA DILIGENCIA	1	9%
FISCALIDAD Y BLANQUEO DE CAPITALS	0	0%
RENDICIÓN CUENTAS	2	25%

3. Contexto general

Ferrovial S.A, compañía fundada en 1952, se presenta como uno de los principales grupos mundiales en infraestructuras, siendo sus líneas de negocio autopistas, construcción, aeropuertos y servicios. En 2016 registró un volumen de ventas de 10.759 millones de euros, lo que representa un incremento del 11%. En cuanto a la aportación a la generación de caja de las diversas divisiones, el mayor flujo de caja operativo bruto corresponde a Ferrovial Servicios (395 millones de euros), seguida por Cintra (Autopistas) y Agroman (Construcción), con 290 y 245 millones de euros, respectivamente; finalmente, Ferrovial Aeropuertos realiza la menor aportación, con 134 millones de euros. Ferrovial cerró el año 2016 con un total de 96.001 empleados en todo el mundo, lo que supone un incremento de 29,7% en la plantilla con respecto a 2015.

El alcance geográfico de las actividades de Ferrovial se extiende a 29 países en los 5 continentes, generando la mayor parte de sus ventas y flujo de operaciones en España (24%), Reino Unido (30%), EEUU y Canadá (12%), Australia (15%) y Polonia (12%). Algunos de los mayores hitos en la expansión internacional de Ferrovial durante el año 2016 fueron la adquisición de la constructora estadounidense Pepper Lawson, de la empresa de servicios australiana Broadspectrum y de la empresa chilena de transmisión eléctrica Transchile.

En cuanto a vinculación con administraciones públicas, Ferrovial reconoce que su negocio “depende en gran medida de las relaciones con las Administraciones Públicas de los países en que opera” (Informe Anual Integrado, p. 99), ya que estas representan un 58% de los clientes del Grupo en 2016 (p.161). Esta intensa relación con las administraciones públicas se debe sobre todo a la ejecución de obras de infraestructura de gran calado, así como a la gestión de las mismas.

El documento *Bribe payers Index 2011* (Transparencia Internacional, 2011), señala que el sector de “Contratos y construcción públicos” es el más propenso al soborno de todos los considerados en el informe. Se identifican como principales prácticas de soborno los pagos a funcionarios de bajo nivel (por ejemplo, para acelerar procesos), la utilización de fondos para favorecer a candidatos políticos (a fin de ganar influencia) y la participación en sobornos a/de otras compañías privadas. Estos tres aspectos no se reflejan en el Código Ético de Ferrovial, en su Política de RSC, ni en el Informe Anual Integrado. De igual manera, no aparece mención alguna a la gestión de los riesgos relativos a la corrupción en los países en los que opera, a pesar de que 21 de ellos (sobre un total de 29) alcanzan valores altos (9) o medios (12) en el Índice de Percepción de la Corrupción 2016 de Transparencia Internacional¹, principalmente en el caso de México (30), Perú (35), Colombia (37), Brasil (40), China (40) e India (40).

Ferrovial no informa del cumplimiento de la normativa internacional en materia de corrupción, y en cuanto a su adhesión a estándares voluntarios, apenas menciona el Pacto Mundial de Naciones Unidas y las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales (sin especificar la implicación en cuanto a las secciones de estos documentos dedicadas a la lucha contra la corrupción). En referencia a los informes GRI, se alude al cumplimiento de los estándares relativos a la lucha contra la corrupción incluidos en GRI-G4, es decir, a los indicadores G4-S03, G4S04 Y G4S05; pero de acuerdo con la escasa información ofrecida por los documentos del Grupo, es imposible determinar si realmente existe un cumplimiento de estos indicadores.

¹ https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2016

4. Análisis

4.1. Posicionamiento de la empresa y coherencia institucional

La información aportada por Ferrovial respecto a su posicionamiento contra la corrupción y su manera de cumplirlo a través de la coherencia institucional es claramente insuficiente. Esta información sobre compromisos en la materia objeto de análisis se limita básicamente a compromisos generales, sin profundizar en sus contenidos ni procedimientos, y sin aportar información cuantitativa relevante. Además, no informa acerca de asuntos como su actividad de lobby o su posicionamiento frente a las “puertas giratorias”.

Ferrovial no aporta información específica acerca de las políticas y programas anticorrupción, ni a las medidas establecidas, ni a los recursos asignados; esto supone un bajo nivel de cumplimiento en cuanto a información en relación a compromiso y liderazgo. El Código Ético, aprobado a nivel de alta dirección, se limita a aludir a la “evitación de toda forma de corrupción” (p. 5) y al cumplimiento de la legislación anticorrupción de los territorios donde opera, concretamente, “exige el cumplimiento de todas las leyes aplicables que prohíben el soborno, en especial el soborno de funcionarios” (p.8) En su Informe Anual Integrado 2016, Ferrovial menciona su compromiso de tolerancia 0 respecto a la corrupción (p.82) , e incluso apunta a la existencia de cláusulas anticorrupción relativas a los proveedores (p.77), aunque no se detalla su contenido. Igualmente, recalca la exigencia de cumplimiento de la legalidad vigente en cada país para todos sus empleados (p. 87). En este Informe Anual alude en varias ocasiones a la revisión de la Política Anticorrupción del Grupo, aprobada por la alta dirección de la empresa. Sin embargo, esta Política no es pública, lo cual no permite determinar el alcance y contenido de la misma.

En relación a la independencia de los consejeros, la información aportada es limitada. En el Informe Anual Integrado se menciona que “los consejeros independientes son elegidos en función de sus condiciones personales y profesionales” (p.89). Tanto en el Informe Anual como el IAGC incluye información sobre el perfil profesional de los consejeros independientes, en términos de formación y ámbitos de especialización. El Reglamento del Consejo de Administración es específico en cuanto al proceso de elección de consejeros independientes. Los criterios de exclusión presentes en dicho Reglamento (p. 5-7) pueden considerarse acordes a la garantía de independencia de los consejeros, al menos en términos programáticos (no ser cónyuge o pariente de 2º grado o más próximo de consejeros y directivos, no haber sido empleado, socio o consejero del Grupo durante los últimos 5 años, no percibir remuneraciones significativas adicionales, no formar parte de empresas con relaciones comerciales significativas con el Grupo). Ferrovial no informa de manera clara y precisa sobre los procesos de formación e información a los consejeros, a pesar de apuntar en diversas ocasiones a la necesidad de que los consejeros independientes cuenten con información y asesoramiento acorde a sus responsabilidades.

En referencia a la gestión de los conflictos de intereses, Ferrovial aporta información sobre composición de las diversas comisiones (Informe Anual, p. 88-89), sin embargo, no profundiza en los mecanismos para evitar este tipo de conflictos. En la Comisión de Nombramientos y Retribuciones hay mayoría y presidencia de consejeros independientes,

al igual que la Auditoría y Control. En la Comisión Ejecutiva apenas son un 28,57%. Cuenta con reglas para evitar los conflictos de intereses, incluyendo la obligación de los consejeros de abstenerse de participar en la deliberación y votación de aquellos acuerdos o decisiones en los que él o una persona vinculada tengan conflictos de intereses (Código Ético, p.11). Limita las transacciones entre consejeros y compañía, dedicando un apartado específico en el Reglamento del Consejo de Administración a esta materia (p.38). En este documento también se establece la existencia de una Unidad Corporativa de Cumplimiento con la misión de mantener un adecuado nivel de información en los consejeros, que adicionalmente pueden solicitar la contratación de asesores externos. Igualmente, se menciona (p.25) que la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, con mayoría de independientes, formula las reglas de los procesos de selección y vigila que los mismos se desarrollen de la manera menos sesgada posible, proponiendo los nombramientos en función del perfil profesional, sin embargo, no se informa de procedimientos externos para garantizar la idoneidad de los nombramientos. La figura del Presidente es ejecutiva. No informa sobre abstención o asistencia en casos de conflictos de interés en ninguno de los documentos consultados, pero sí sobre transacciones entre empresas y consejeros en el Informe Anual Integrado (p.196). Así mismo, en el Informe de Gobierno Corporativo señala los negocios mantenidos en 2016 entre la sociedad y otras sociedades vinculadas a los consejeros. Destaca, por ejemplo, en el caso de Santiago Fernández Valbuena (independiente), consejero también de Telefónica durante el ejercicio, compañía a la que Ferrovial prestó servicios por valor de 800 mil euros y que a su vez realizó servicios de telecomunicación para Ferrovial por valor de 7.374 miles de euros. También destaca el caso de Oscar Fanjul Martín (consejero independiente) y a su vez consejero de LafargeHolcim, de Marsh & McLennan Companies, y de PANDA, todas ellas empresas con las que Ferrovial estableció diferentes tipos de contratos en el 2016. A pesar del detalle en los negocios que vinculan a los consejeros independientes, no se ha encontrado información en el informe de Gobierno Corporativo relativo a la declaración motivada del consejo sobre las razones por las que considera que los mencionados consejeros pueden seguir desempeñando sus funciones como independientes.

En cuanto a la gestión de los riesgos relacionados con la corrupción, el IAGC informa de las atribuciones del Consejo de Administración y la Comisión de Auditoría en cuanto a la gestión de riesgos, incluyendo aquellos relacionados con el incumplimiento del Código Ético (como serían los diversos actos de corrupción) (p. 38-42). En el Informe Anual Integrado (p. 81) se alude a un sistema integral de gestión de riesgos (Ferrovial Risk Management), pero no se especifica el alcance de este sistema en cuanto a la corrupción. Ni el Modelo de Prevención de Delitos ni la Política Anticorrupción son accesibles, a pesar de estar aprobados a nivel del Consejo de Administración. Esto dificulta el conocimiento de las acciones tomadas en cuanto a la gestión de riesgos en materia de corrupción. La Comisión de Auditoría y Control valida estos documentos (Informe Anual Integrado, p.89), pero no se especifica en función de qué criterios, ni tampoco se mencionan procedimientos de revisión periódicos relativos a este tema.

Ferrovial no presenta información sobre actividad de *lobby* en los documentos consultados, lo cual supone una notable omisión, pues la consulta de fuentes externas da como resultado que sí cuenta con este tipo de actividad. Ferrovial Agroman aparece en el Registro de Lobbies de la UE-Comisión Europea², Categoría II - Grupos de presión dentro de las empresas y asociaciones comerciales, empresariales o profesionales. Según el portal

² <http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=048351912808-53>

Lobbyfacts³, Ferrovial habría destinado durante el año 2016 más de 10 millones de euros a actividades de *lobby*, contando con 30,5 lobbistas en términos de dedicación a tiempo completo (*Full-Time Equivalent*, FTE), ninguno de ellos registrado en la Comisión Europea como tal. Además, según la información de Lobbyfacts, Ferrovial forma parte de los siguientes *lobbies* a nivel europeo: ECCREDI (European Council for Construction Research, Development and Innovation), ENCORD (European Network of Construction Companies for Research and Development), SHIFT2RAIL, ECTP (European Construction Technology Platform), EFRTC (European Federation of Trackworks Contractors), PTEC (Plataforma Tecnológica Española de Construcción), PTFE (Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española), Green Building Council España y Fundación Biodiversidad. Otras fuentes demuestran que Ferrovial forma parte de la Junta Directiva de SEOPAN⁴ (Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de infraestructuras), un conocido lobby del sector de la construcción; así como de AESMIDE⁵ (Asociación de Empresas Contratistas Con las Administraciones Públicas de España y Otros Estados), ASPEL⁶ (Asociación Profesional de Empresas de Limpieza) y CEC (Consejo Español de la Competitividad, disuelto en 2016)⁷.

A la vista de estas informaciones, cabe señalar que el Grupo (especialmente en sus divisiones de Construcción y Servicios) cuenta con una notable actividad no declarada como parte de diversos *lobbies* a nivel español y europeo, siendo esta omisión de información una de las grandes carencias de su Informe Anual Integrado.

4.2. Debida diligencia en materia de corrupción

En cuanto a la información aportada por Ferrovial sobre los procesos de debida diligencia en materia de corrupción, cabe apuntar que la misma es claramente insuficiente, no aportando datos cuantitativos de ningún tipo. Además, no existe en los documentos analizados ninguna referencia a las aportaciones a partidos políticos, donaciones y patrocinios, programa anticorrupción o formación en materia de corrupción. Es decir: se presenta una información incompleta y poco específica.

Un ejemplo claro de la falta de transparencia respecto a esta materia es la ausencia de una Política Anticorrupción de acceso público: en los documentos consultados se alude en numerosas ocasiones a la misma, así como a la Política para la Prevención de Delitos, pero estos documentos no son públicamente accesibles.

En cuanto a los gastos especiales (hospitalidad, regalos, viajes y entretenimiento), la empresa no aporta información significativa en ninguno de los documentos consultados. El

³ <https://lobbyfacts.eu/representative/e2d35edf8fe84bb6933bcef6c0285f94/ferrovial-agroman-s-a>

⁴ <http://seopan.es/seopan/>

⁵ Documento del Grupo de Trabajo Auditoría Ciudadana de la Deuda en Sanidad “Los lobbies y la Contratación pública de la Consejería de Sanidad en 2016”, referente a la Comunidad de Madrid. Según este informe, Ferrovial lidera la clasificación de empresas que logran mayores importes por adjudicaciones de la Consejería de Sanidad en 2016, con más de 80 millones de euros obtenidos por sus filiales de Construcción (Ferrovial Agroman) y Servicios (Ferrovial Servicios). Documento accesible en: <http://auditasanidad.org/wp-content/uploads/2017/10/Informe-Lobbies-sanitarios-en-la-Contrataci%C3%B3n-P%C3%BAblica-en-2016-2mb.pdf>

⁶ http://www.eldiario.es/economia/Tribunal-Cuentas-Gobierno-madrileno-contratos_0_593190992.html

⁷ <http://www.lavanguardia.com/economia/20161218/412698672505/disolucion-consejo-empresarial-de-la-competitividad.html>

posicionamiento ante los pagos de facilitación se limita a la condena formal de los mismos, sin aportar información (cualitativa y/o cuantitativa) sobre procedimientos de control y sanción de este tipo de conductas (Código Ético, p.8). La única mención en el Informe Anual Integrado es a la "Aprobación de un Procedimiento corporativo sobre gastos de representación" como hito de gobierno corporativo en 2016 (Informe Anual, p.87). Más adelante (p.110) remite a un Código Ético que se ha logrado localizar, pero que no coincide en contenidos ni formato con el accesible desde la web de Ferrovial en la sección oportuna (a fecha 14/12/2017). No queda claro cuál de los dos documentos rige en la materia, lo cual supone una notable limitación en términos de análisis de su política frente a asuntos relacionados con la RSC. La mención es la siguiente: "Ferrovial proscribire los sobornos a autoridades y funcionarios públicos y prohíbe a sus empleados dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas" (p.10). Como se puede apreciar, esta es una definición más bien vaga del tipo de conductas que la empresa considera pagos de facilitación, un aspecto que no recibe un análisis más detallado en el resto de los documentos consultados.

En cuanto a los conflictos de interés, como se apuntó anteriormente, Ferrovial informa de su postura y procedimientos de gestión de este tipo de conflictos en lo relativo a los miembros del Consejo de Administración. Se limita al análisis de posibles conflictos de interés únicamente cuanto a dicho Consejo, sin realizar ninguna referencia sobre este tema en relación a otros elementos de la empresa (empleados, proveedores, etc).

Ferrovial no aporta información significativa sobre la gestión de riesgos relacionados con la corrupción, y a la luz de los documentos analizados, no parece existir un Programa Anticorrupción específico, ni procesos de formación interna acerca de esta materia. Se alude varias veces a la Política Anticorrupción y la Política para la Prevención de Delitos, pero no son públicamente accesibles. Tampoco se mencionan procedimientos específicos de evaluación en estas materias, más allá de remitirse de manera general al cumplimiento de la legalidad vigente en los países en los que opera. La empresa indica, en su Informe Anual (p.110) el cumplimiento de los indicadores GRI-G4 (S03, S04 y S05), relativos a la lucha contra la corrupción, pero las referencias aportadas en el documento se limitan a una mención general, sin información cuantitativa ni acerca de los procesos. La única información sobre procesos de control de riesgos es bastante genérica (aunque incluye los riesgos de fraude y referencias a la información financiera), alude a los procesos de la Dirección de Auditoría Interna y aparece en el IAGC 2016 (p.28); sin embargo, no presenta los riesgos al detalle, y no alude directamente a la corrupción. En este mismo documento (p. 40) se menciona que la política de tolerancia cero respecto a la corrupción y el soborno en sus diversas formas será aplicable a las relaciones entre Ferrovial y cualquier persona, no limitándose a autoridades y funcionarios públicos.

En cuanto a la gestión de la cadena de suministro, la información aportada es prácticamente inexistente. En el Informe Anual Integrado (p.77) se alude a "cláusulas éticas y anticorrupción" como una fase del proceso de gestión, pero no se desarrolla la naturaleza y el contenido de las mismas.

Finalmente, el Grupo no aporta información sobre sus políticas en materia de competencia, más allá de esta alusión de tipo general en el Informe Anual Integrado (p.87): "Ferrovial proscribire cualquier actuación que suponga el ejercicio de prácticas de

competencia desleal y se compromete a velar por el cumplimiento de las leyes de defensa de la competencia aplicables en los países donde realiza sus actividades. En 2014, el Consejo de Administración de Ferrovial aprobó una Política corporativa en materia de competencia". Esta política corporativa en materia de competencia no es públicamente accesible. Ferrovial reconoce en el Informe Anual Integrado que en 2016 contaba con 3 demandas no resueltas por competencia desleal (p. 110), sin embargo, solo identifica claramente 2 de ellas (p.87): demanda civil de la Dirección General de Carreteras y Autopistas de Polonia contra la filial Budimex; y multa de la CNMC española en 2015 a las filiales Cespa S.A y Cespa G.R por importe de 13,6 millones de euros, junto a otras empresas del llamado "cartel de la basura"⁸ por repartirse el mercado de gestión de residuos y saneamiento urbano. Los compromisos del código de ética deben ir acompañados por unos sistemas de gestión que velen por el cumplimiento de todos los compromisos que en él se adoptan. En el caso de Ferrovial dichos sistemas pueden haberse mostrado no del todo eficaces tras conocerse diversos casos de presunta corrupción. El análisis de fuentes externas da cuenta del insuficiente reconocimiento de esta realidad por parte de Ferrovial, pues durante 2016, el Grupo aparece relacionado con numerosos casos de supuesta corrupción en España y el extranjero que no aparecen recogidos en su informe anual, entre los que destacan los siguientes:

- *Caso Palau*: de gran notoriedad pública e impacto mediático en España, este caso de corrupción (con juicio en curso durante 2016) se basa en que la empresa presuntamente pagó donaciones a Convergencia Democrática de Cataluña (CDC) a cambio de obra pública durante varios años⁹. El Palau de la Música de Barcelona habría ejercido de tapadera para las comisiones ilegales pagadas por Ferrovial a cambio de adjudicaciones de obra pública durante el último gobierno de Jordi Pujol (años 2003 y 2004), como fue el caso de la Ciutat de la Justicia o la Línea 9 del Metro de Barcelona. Estas comisiones habrían alcanzado los 6,6 millones de euros¹⁰, los cuales habrían terminado en la caja de Convergencia. Este proceso legal comenzó en 2009¹¹, afectando a cargos de la Fundación Palau de la Música como su expresidente Fèlix Millet, además de cargos políticos de la Generalitat vinculados a CDC (como Daniel Osácar o Carlos Torrent) y ex altos cargos de Ferrovial como Pedro Buenaventura (exdirector territorial de Ferrovial en Barcelona) o Juan Elizaga (exdirector de relaciones institucionales del Grupo).
- *Sobrecoste del AVE a Barcelona*¹²: este caso, que salió a la luz en 2016 y se encontraba bajo secreto de sumario durante el citado año, afecta a una decena de empresas (entre ellas Ferrovial) que supuestamente firmaban certificaciones y valoraciones de obras no realizadas, con el resultado de un sobrecoste estimado en torno a los 85 millones de euros. La implicación de Ferrovial se debe a su participación en la obra de construcción de los accesos a la estación barcelonesa de La Sagrera (junto a FCC, Copisa y Rubau)¹³. Cabe apuntar que el 2014 el Juzgado

⁸ https://www.elconfidencial.com/empresas/2015-01-26/la-cnmc-desmonta-el-cartel-de-la-basura-formado-por-acs-fcc-ferrovial-y-sacyr_630163/

⁹ http://www.eldiario.es/catalunya/politica/juicio-caso-Palau-empezara_0_565193848.html

¹⁰ Otras fuentes cifran esta cuantía en 5,1 millones de euros: <http://www.publico.es/politica/senores-del-ladrillo-implicados-grandes.html>

¹¹ https://elpais.com/ccaa/2017/02/28/catalunya/1488308023_848070.html

¹² <http://www.elperiodico.com/es/sociedad/20160628/operacion-guardia-civil-sobrecostes-ave-barcelona-5233335>

¹³ <http://www.telemadrid.es/noticias/nacional/noticia/una-quincena-de-detenedos-por-fraude-de-80-millones-en-obras-del-ave>

de Alcalá de Henares¹⁴ emprendió acciones legales contra Ferrovial, en base a la denuncia de un antiguo empleado, por supuestos sobornos a directivos de ADIF para la adjudicación del AVE de Madrid a la frontera con Francia. Este proceso judicial, aunque menos relevante desde el punto de vista mediático, se mantuvo activo durante el año 2016.

- *Adjudicación “a dedo” de hospitales en la Comunidad de Madrid*¹⁵: en el mes de julio, el Tribunal Administrativo de Contratación anuló el concurso centralizado de limpieza de nueve hospitales públicos, que adjudicó la Comunidad de Madrid a Ferroser (filial de servicios de Ferrovial) y a Clece (filial de ACS). El motivo de esta anulación fue la falta de presupuesto para garantizar los salarios de los trabajadores destinados a estos centros. Esta anulación determinó que se deberían hacer contratos individuales, que durante el año 2016, se realizaron en gran medida a través del procedimiento de contratación negociada sin publicidad (conocida coloquialmente como “adjudicación a dedo”). De este modo, ambas empresas vuelven a hacerse con la gestión de estos servicios, a pesar de que la oposición consideró que con la centralización que se estaba creando “un duopolio que discrimina a la pequeña empresa y que favorece la corrupción” (en palabras de José Manuel Freire, portavoz de Sanidad del PSOE¹⁶). Se han realizado acusaciones similares en cuanto a la actuación de las instituciones autonómicas respecto a Ferroser en la adjudicación de contratos de limpieza de centros educativos y consistorios, entre otras infraestructuras¹⁷.
- *Caso Odebrecht*: este escándalo de corrupción tuvo una notable presencia informativa durante el año 2016, especialmente en América Latina. Las acusaciones¹⁸ de actos de corrupción como sobornos y financiación encubierta de campañas políticas contra la constructora brasileña Odebrecht, socio de Ferrovial en múltiples proyectos ejecutados en la región¹⁹, tuvo un gran impacto político y mediático en numerosos países latinoamericanos (y también africanos)²⁰. Ferrovial no muestra un posicionamiento claro frente a este caso en cuanto a sus relaciones con la empresa brasileña, con la que, durante el año 2016, se establecieron negociaciones para la adquisición de algunos de sus activos²¹.
- *Investigación por la justicia de Carolina del Norte (EEUU) acerca de Autopista I-77*²²: la construcción de carriles de peaje para esta autopista suscitó una gran polémica, incluyendo las protestas de colectivos ciudadanos como Widen I-77, que

¹⁴ <http://www.elperiodico.com/es/sociedad/20141214/la-justicia-investiga-mas-denuncias-de-sobornos-en-la-obra-del-ave-catalan-3771169>

¹⁵ <http://www.elboletin.com/nacional/138761/comunidad-madrid-limpieza-hospitales-ac.html>

¹⁶ https://elpais.com/ccaa/2016/07/12/madrid/1468326186_590994.html

¹⁷ http://www.eldiario.es/economia/Tribunal-Cuentas-Gobierno-madrileno-contratos_0_593190992.html

¹⁸ https://www.elconfidencial.com/empresas/2016-06-14/ferrovial-compra-gasoducto-sur-peruano-odebrecht_1216617/

¹⁹ <https://okdiario.com/economia/2016/07/26/socio-brasileno-fcc-acciona-soborno-gobiernos-panama-peru-lograr-obras-287987>

²⁰ <http://www.elmundo.es/internacional/2016/12/22/585b0f20468aebc4758b45dd.html>

²¹ <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/7637335/06/16/Ferrovial-quiere-comprar-a-Odebrecht-un-gasoducto-en-Peru-por-2500-millones.html>

²² http://sabemos.es/2016/02/16/ferrovial-investigada-por-la-construccion-de-la-autopista-i-77-en-carolina-del-norte_11604/

consideraban inconstitucional la concesión de la Autopista a la filial Cintra. La labor del Gobernador McRory y del fiscal que lleva el caso ha sido cuestionada, el primero por no haber mostrado oposición alguna a la concesión, y el segundo porque se considera que debería haber solicitado la documentación a Cintra mucho antes.

- *Centros de detención de Broadspectrum en Nauru*²³: si bien no se trata estrictamente de un caso de corrupción, sino de violación de los derechos humanos, las informaciones aparecidas en diversos medios de comunicación podrían apuntar a una cierta connivencia entre el Gobierno australiano y esta compañía (adquirida por Ferrovial en 2016); en el sentido de que había una falta de control gubernamental efectivo para garantizar la prevención del maltrato y garantizar los derechos humanos de los migrantes detenidos en estos centros²⁴. Ante la presión de diversas organizaciones de derechos humanos como Amnistía Internacional, Ferrovial declaró el abandono de esta línea de negocios de Broadspectrum.

4.3. Fiscalidad y blanqueo de capitales

En referencia a fiscalidad y blanqueo de capitales, la información aportada por Ferrovial es insuficiente. Su compromiso de no actuación en paraísos fiscales se limita a una mera declaración de intenciones, no desarrollada en cuanto a sus contenidos, y que además podría encontrar colisión en relación a la información aportada por la propia empresa y por la consulta de fuentes externas. No menciona en ninguno de los documentos consultados su posicionamiento frente a los nichos fiscales, ni siquiera la propia definición para el Grupo de estos o de los paraísos fiscales. No informa acerca de la operativa en estos territorios, la actividad y el volumen de negocio de sociedades dependientes ubicadas en los mismos, tampoco de las medidas contra el blanqueo de capitales y la financiación terrorismo. La información aportada sobre subvenciones recibidas, impuestos pagados y estructura societaria es escasa, contando con un nivel de desagregación muy bajo. En el caso de las subvenciones, indica únicamente algunas cifras dispersas en el caso de EEUU, pero no existe un inventario exhaustivo de las partidas presupuestarias, ni de las subvenciones recibidas en EEUU y otros países. Según su perfil en el Registro Europeo de Grupos de Interés, Ferrovial habría recibido subvenciones de la UE por valor de 162.093 € durante el año 2016. Según Transparencia Internacional²⁵ basándose en la información aportada por el Portal Nacional de Subvenciones, el Grupo habría recibido durante 2016 ayudas y/o subvenciones en dos de sus filiales por importe total de 890.930€, de los cuales 70.500€ son concedidos por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y 820.430€ por la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Murcia.

No aporta información concreta sobre operativa en paraísos o nichos fiscales, solo la información presente en los Anexos de Sociedades Dependientes y Asociadas. No considera el concepto de “nicho fiscal” en ninguno de los documentos analizados, ni aporta una definición operativa de “paraíso fiscal”. En la página 80 del Informe Anual Integrado se

²³ https://www.elconfidencial.com/mundo/2016-04-30/la-opa-mas-polemica-de-ferrovial-abusos-sexuales-y-carceles-en-el-pacifico_1192501/

²⁴ http://www.eldiario.es/economia/Amnistia-Internacional-denuncia-refugiados-Pacifico_0_629937014.html

²⁵ Informe Ley de Transparencia y Grandes Empresas en España (Transparencia Internacional, 2017, p. 61).

menciona que "La compañía no considera el uso de entidades domiciliadas en paraísos fiscales o en otras jurisdicciones no transparentes, salvo cuando la actividad a ejecutar – por ejemplo, un proyecto de Construcción- esté conectada de forma irremediable con el territorio de dichas jurisdicciones. En este caso la empresa ofrecerá información a las autoridades competentes sobre su existencia, su actividad, sus resultados financieros o empleados involucrados de acuerdo con la legislación en vigor." Sin embargo, de acuerdo con la metodología del Observatorio RSC, la empresa tiene un total de 45 sociedades en paraísos fiscales (1 domiciliada en Mauricio²⁶) o nichos fiscales (44 domiciliadas en 8 territorios). De las 44 sociedades domiciliadas en nichos fiscales, 24 aparecen en el Informe Anual como domiciliadas en otros territorios (según el Anexo de Sociedades Dependientes). A través de la consulta de fuentes externas como los registros de Open Corporates²⁷, se ha comprobado que estas 24 sociedades tienen domicilio en Delaware, la mayor parte de ellas en una misma dirección. Los nichos fiscales más utilizados²⁸, son Delaware (27 sociedades) y Holanda e Irlanda (6 sociedades), mientras que el único paraíso fiscal²⁹ que aparece en la lista es Mauricio. Ninguna de las sociedades se ubica en territorios considerados paraísos fiscales por la OCDE (2015). En Open Corporates aparecen varias sociedades dependientes de Ferrovial o sus filiales ubicadas en territorios como Gibraltar³⁰, que si bien no han sido incluidas en el análisis por la falta de información acerca de las mismas, podría suponer un indicio de operativa en territorios considerados paraísos fiscales. Adicionalmente, se ha podido comprobar que representantes de Ferrovial Services Australia PTY Limited (participada al 100% por Ferrovial) declararon que el Grupo contaba en 2016 con sociedades dependientes en un paraíso fiscal (Bahamas) y varios nichos fiscales que no se mencionan en el Informe Anual Integrado 2016 (Túnez, República Dominicana, Bolivia y Uruguay); además de sociedades no mencionadas en este Informe y ubicadas en territorios como Irlanda o Países Bajos. Esta declaración se produce en un documento³¹ sobre la adquisición de Broadspectrum disponible en la base de datos de ASX³² (Australian Securities Exchange), el principal mercado de valores australiano. El Grupo no detalla su estructura societaria, pues solamente aporta la información del Anexo II de Informe Anual Integrado, dedicado a Empresas Dependientes y Asociadas.

²⁶ Propiedad de la compañía australiana Broadspectrum, adquirida por Ferrovial en 2016.

²⁷ <https://opencorporates.com/>

²⁸ Se utilizan las definiciones operativas del listado de Tax Justice Network (2015) y el listado del Informe Hamon del Parlamento Europeo (2009)

²⁹ Según el R.D 1080/91, del 5 de julio.

³⁰ <https://opencorporates.com/companies/gi/33277>

³¹ <http://www.asx.com.au/asxpdf/20160627/pdf/4384ycywrt84mh.pdf>

³² <https://www.asx.com.au/>

Nombre de la Sociedad	Jurisdicción	Actividad
Landmille Ireland DAC	Irlanda	Servicios
Krypton RE, S.A.	Luxemburgo	Reaseguramiento
Landmille Netherlands B.V	Países Bajos (Holanda)	Intermediación financiera
Hubco Netherdlands BV	Países Bajos (Holanda)	Aeropuertos
Ferrovial Technical Services Middle East LLC	Emiratos Árabes Unidos	Oficina permanente del Grupo en la región
Broadspectrum (Mauritius) Ltd	Mauricio	Financiera
Ferrovial Agroman Company	Arabia Saudita	Construcción
Valivala Holdings, B.V.	Países Bajos (Holanda)	Construcción
Contesco Holdings B.V	Países Bajos (Holanda)	Comercial, construcción
Ferrovial Agroman Ireland, Ltd.	Irlanda	Construcción
Ferrovial Agroman LLC	Puerto Rico	Construcción
Algarve International B.V.	Países Bajos (Holanda)	Intermediación financiera
407 Toronto Highway B.V.	Países Bajos (Holanda)	Autopistas
Financinfrastructures	Irlanda	Autopistas
Cinsac, Ltd	Irlanda	Autopistas
BW Energy Services	Singapur	Desconocido
AmeyWebber LLC	EEUU Delaware	Intermediación financiera
Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	Irlanda	Autopistas
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd.	Irlanda	Autopistas
I-66 Express Mobility Partners Holdings LLC	EEUU Delaware	Intermediación financiera
Cintra Holding US Corp	EEUU Delaware	Autopistas
Cintra ITR LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
Cintra LBJ LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
Cintra I-77 Mobility Partners LLC	EEUU Delaware	Operador de autopistas
CINTRA Skyway LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
Cintra Texas Corp.	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
Cintra Toll Services, LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
Ferrovial Agroman US Corp	EEUU Delaware	Construcción
Cintra NTE LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
Amey Consulting USA, Inc.	EEUU Delaware	Intermediación financiera
Broadspectrum Americas Inc	EEUU Delaware	Servicios
Broadspectrum Downstream Services, Inc.	EEUU Delaware	Desconocido-Servicios
Broadspectrum Specialty Services, Inc	EEUU Delaware	Desconocido-Servicios
Broadspectrum Upstream Holdings, LLC	EEUU Delaware	Desconocido-Servicios

Cintra NTE Mobility Partners Segments 3 LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
Ferrovial Holding US Corp	EEUU Delaware	Construcción
Ferrovial US Construction Corp	EEUU Delaware	Construcción
LBJ Infraestructure Group Holding LLC	EEUU Delaware	Autopistas
I-77 Mobility Partners Holding LLC	EEUU Delaware	Autopistas
LBJ Infraestructure Group LLC	EEUU Delaware	Autopistas
NTE Mobility Partners Holding LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
NTE Mobility Partners LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
NTE Mobility Partners Seg 3 LLC	EEUU Delaware	Desconocida-Autopistas
Skyway Concession Company Holdings LLC	EEUU Delaware	Autopistas
US 460 Mobility Partners LLC	EEUU Delaware	Construcción

El caso de Ferrovial es un ejemplo de prácticas no recogidas en función de los estrechos criterios del RD 116/2003 del 31 de enero, en el que se incluía una nueva disposición por la cual aquellos países de la lista que firmasen con España un acuerdo de intercambio de información en materia tributaria o un convenio para evitar la doble imposición dejarán de ser considerados paraísos fiscales. Como se puede apreciar en el listado anterior, solamente la sociedad ubicada en Mauricio sería sujeto de la consideración legal de paraíso o nicho fiscal, mientras los restantes 8 territorios (44 sociedades) carecen de esta consideración, a pesar de ser considerados como tales en los listados del Parlamento Europeo (2009) y Tax Justice Network (2015). Ferrovial no informa acerca del tipo de actividades desarrolladas en paraísos o nichos fiscales, ni de las operaciones vinculadas con otras sociedades del Grupo. Algarve International B.V. y 407 Toronto Highway B.V. aparecen ubicadas en Holanda, siendo sociedades dedicadas en apariencia a la gestión de actividades en otros países (Portugal y Canadá, respectivamente).

El Informe Anual no recoge la actividad de todas las empresas que aparecen en el Anexo II, únicamente toma en cuenta estos valores: nombre, tipo de sociedad, empresa matriz, % de participación, total valor puesto en equivalencia consolidado. Informa de manera limitada sobre actividades de concesión de autopistas en Irlanda (p.28), pero no sobre actividades en los 7 nichos y el paraíso fiscal restante. A partir del análisis de fuentes externas y de informes precedentes del Observatorio, se ha determinado que 14 de las 45 sociedades analizadas en este apartado cuentan con actividad operativa en territorios considerados paraísos o nichos fiscales, como es el caso de las filiales de EUA, Arabia Saudita y Puerto Rico, así como de 3 sociedades domiciliadas en Irlanda (sobre un total de 6). Del resto existen dudas al no contar con información suficiente que permita determinar las actividades que realiza la empresa.

El Informe Anual Integrado 2016 no desagrega adecuadamente la información sobre volumen de actividad y resultados económicos, ya que esta se presenta de manera conjunta o en menciones relativamente aisladas a determinados proyectos. Los paraísos y nichos fiscales considerados entran conjuntamente con otros países en la categoría "otros

países" en el caso del número de empleados. Tampoco se analizan estos indicadores con una adecuada desagregación en el Anexo de Indicadores GRI.

En referencia a las subvenciones y ayudas públicas, indica únicamente algunas cifras dispersas en el caso de EEUU, pero no existe un inventario exhaustivo de las partidas presupuestarias, ni de las subvenciones recibidas en EEUU, España y otros países³³. Según su perfil en el Registro Europeo de Grupos de Interés³⁴, Ferrovial habría recibido subvenciones de la UE por valor de 162.093 € durante el año 2016. Según Transparencia Internacional³⁵, el Grupo habría recibido durante 2016 ayudas y/o subvenciones en dos de sus filiales por importe total de 890.930€, de los cuales 70.500€ son concedidos por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y 820.430€ por la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Murcia. Dado que se trata de una empresa altamente dependiente de la financiación pública, cabría esperar una información más exhaustiva acerca de los fondos recibidos de las diferentes administraciones públicas de los países en los que opera, ya sea a través de contratos o de subvenciones.

Ferrovial no presenta información detallada sobre sus tasas impositivas del Impuesto de Sociedades. No especifica la tasa nominal y efectiva del impuesto de sociedades en los diversos territorios en los que opera. El grupo declara un importe total de impuesto sociedades (no desagregado) de -233 millones de euros en 2016, frente a los +54 millones de euros al cierre de 2015 (Informe Anual Integrado 2016, p. 142). Achaca esta evolución "principalmente en la activación de créditos fiscales de ejercicios anteriores. La tasa impositiva fue 37,9% en 2016 (43,6% sin puesta en equivalencia)" (p. 47) Presenta datos desagregados de impuesto de sociedades para España, Reino Unido, EEUU, Polonia, Canadá y Resto de Países.

4.4. Detección, respuestas y rendición de cuentas

Al igual que en el resto de las variables consideradas en este análisis, Ferrovial cuenta con una actividad muy escasa en cuanto a la detección, respuesta y rendición de cuentas en materia de corrupción. Apenas aporta información poco significativa e inconexa sobre controles financieros o no financieros, mientras que es muy escasa la información sobre auditoría legal externa, canal de denuncias, multas, sentencias y litigios. Finalmente, no aporta información sobre autorías en materia de corrupción, abordaje de infracciones y prácticas irregulares

No informa sobre controles no financieros ni procesos de adjudicación. La única mención a los controles de riesgos "relativos a la ética y la conducta empresarial" es la siguiente, IAGC, p. 60: "El Consejo de Administración aprobó la modificación de la Política en materia de control y gestión de riesgos en su reunión de 28 de julio de 2016. En la misma se

³³ Ferrovial declara haber recibido subvenciones de explotación por valor de 6 millones de euros (p. 138), sin especificar de qué administraciones proceden. En el apartado "ingresos a distribuir en varios ejercicios" (p. 183), el Grupo informa haber recibido subvenciones de capital recibidas en proyectos de infraestructuras, fundamentalmente en la unidad de Autopistas por 1.089 millones de euros (en proyectos realizados en el ámbito estadounidense) y en el área de servicios por 23 millones de euros; sin embargo, el grado de desglose de estas cifras no muestra el destino de estas subvenciones ni las administraciones de las que proceden.

³⁴ [Registro de Transparencia UE. Ferrovial](#)

³⁵ Informe Ley de Transparencia y Grandes Empresas en España (Transparencia Internacional, 2017, p. 61).

identifican las principales áreas de riesgo de la Sociedad y su grupo (entre las cuales se encuentran riesgos no financieros, relativos a la ética y a la conducta empresarial y los sistemas para su control y gestión. La Comisión de Auditoría y Control supervisa y evalúa periódicamente los principales riesgos de la Sociedad y su evolución". A pesar de esta alusión, no se desarrollan el tipo de riesgos específicos relacionados con la corrupción en los distintos países donde actúa. No aporta información específica sobre controles financieros ni en materia de corrupción, más allá de las alusiones generalistas al funcionamiento de la Comisión de Auditoría comentadas anteriormente

En relación a la independencia del auditor externo en el Informe de la Comisión de Auditoría y Control sobre la independencia del auditor de cuentas menciona los honorarios por auditoría, consultoría y servicios adicionales, pero sin especificar los conceptos. Realiza una mención general en el IAGC2016 en relación a la independencia del auditor, p.64: "Independencia del auditor de cuentas", siendo una simple declaración de intenciones. El Informe Anual (p. 198) recoge los importes y conceptos distinguiendo auditor principal (Deloitte) y "otros" (sin desagregar). En ninguno de los documentos consultados se recogen evidencias de auditorías externas específicamente orientadas a la corrupción. Cabe señalar que se ocupa de la auditoría de las cuentas de Ferrovial desde 2010, y que anteriormente lo hizo entre los años 1990 y 2003.

En cuanto al apartado de "multas, sentencias y litigios", Ferrovial reconoce en el Informe Anual Integrado que en 2016 contaba con 3 demandas no resueltas por competencia desleal (p. 110), sin embargo, solo identifica claramente 2 de ellas (p.87):

- *Demanda civil de la Dirección General de Carreteras y Autopistas de Polonia contra la filial Budimex.* Según El Economista³⁶, "(la Dirección General) acusaba al consorcio licitador en el que participaba Budimex de prácticas de acuerdo de precios entre competidores, que supuestamente habrían generado importantes sobrecostes en la ejecución de las obras", sin embargo, esa demanda fue retirada en marzo de 2017.
- *Multa de la CNMC española en 2015 a las filiales Cespa S.A y Cespa G.R:* por importe de 13,6 millones de euros, junto a otras empresas del llamado "cartel de la basura"³⁷ por repartirse el mercado de gestión de residuos y saneamiento urbano (en recurso al momento de publicarse el Informe Anual).

Los compromisos del código de ética deben ir acompañados por unos sistemas de gestión que velen por el cumplimiento de todos los compromisos que en él se adoptan. En el caso de Ferrovial dichos sistemas pueden haberse mostrado no del todo eficaces tras conocerse diversos casos de presunta corrupción. El análisis de fuentes externas da cuenta del insuficiente reconocimiento de esta realidad por parte de Ferrovial, pues durante 2016, el Grupo aparece relacionado con numerosos casos de corrupción en España y el extranjero que no aparecen recogidos en su informe anual, entre los que destacan los siguientes:

- *Caso Palau:* de gran notoriedad pública e impacto mediático en España, este caso de corrupción (con juicio en curso durante 2016) se basa en que la empresa presuntamente pagó donaciones a Convergencia Democrática de Cataluña (CDC) a

³⁶ [Polonia retira una demanda a Ferrovial de 123 millones](#)

³⁷ [La CNMC desmonta el 'cártel de la basura' formado por ACS, FCC, Ferrovial y Sacyr](#)

cambio de obra pública durante varios años³⁸. El Palau de la Música de Barcelona habría ejercido de tapadera para las comisiones ilegales pagadas por Ferrovial a cambio de adjudicaciones de obra pública durante el último gobierno de Jordi Pujol (años 2003 y 2004), como fue el caso de la Ciutat de la Justicia o la Línea 9 del Metro de Barcelona. Estas comisiones habrían alcanzado los 6,6 millones de euros³⁹, los cuales habrían terminado en la caja de Convergencia. Este proceso legal comenzó en 2009⁴⁰, afectando a cargos de la Fundación Palau de la Música como su expresidente Fèlix Millet, además de cargos políticos de la Generalitat vinculados a CDC (como Daniel Osácar o Carlos Torrent) y ex altos cargos de Ferrovial como Pedro Buenaventura (exdirector territorial de Ferrovial en Barcelona) o Juan Elizaga (exdirector de relaciones institucionales del Grupo).

- *Sobrecoste del AVE a Barcelona*⁴¹: este caso, que salió a la luz en 2016 y se encontraba bajo secreto de sumario durante el citado año, afecta a una decena de empresas (entre ellas Ferrovial) que firmaban certificaciones y valoraciones de obras no realizadas, con el resultado de un presunto sobrecoste estimado en torno a los 85 millones de euros. La implicación presunta de Ferrovial se debe, de acuerdo con las fuentes consultadas, a su participación en la obra de construcción de los accesos a la estación barcelonesa de La Sagrera (junto a FCC, Copisa y Rubau)⁴². Cabe apuntar que el 2014 el Juzgado de Alcalá de Henares⁴³ emprendió acciones legales contra Ferrovial, en base a la denuncia de un antiguo empleado, por los supuestos sobornos a directivos de ADIF para la adjudicación del AVE de Madrid a la frontera con Francia. Este proceso judicial, aunque menos relevante desde el punto de vista mediático, se mantuvo activo durante el año 2016.
- *Adjudicación “a dedo” de hospitales en la Comunidad de Madrid*⁴⁴: en el mes de julio, el Tribunal Administrativo de Contratación anuló el concurso centralizado de limpieza de nueve hospitales públicos, que adjudicó la Comunidad de Madrid a Ferroser (filial de servicios de Ferrovial) y a Clece (filial de ACS). El motivo de esta anulación fue la falta de presupuesto para garantizar los salarios de los trabajadores destinados a estos centros. Esta anulación determinó que se deberían hacer contratos individuales, que durante el año 2016, se realizaron en gran medida a través del procedimiento de contratación negociada sin publicidad (conocida coloquialmente como “adjudicación a dedo”). De este modo, ambas empresas vuelven a hacerse con la gestión de estos servicios, a pesar de que la oposición consideró que con la centralización que se estaba creando “un duopolio que discrimina a la pequeña empresa y que favorece la corrupción” (en palabras de José Manuel Freire, portavoz de Sanidad del PSOE⁴⁵). Se han realizado acusaciones similares en cuanto a la actuación de las instituciones autonómicas respecto a Ferroser en la adjudicación de contratos de limpieza de centros educativos y consistorios, entre otras infraestructuras⁴⁶.

³⁸ [El juicio por el saqueo del Palau de la Música empezará el 1 de marzo y se alargará hasta junio](#)

³⁹ [Otras fuentes cifran esta cuantía en 5,1 millones de euros](#)

⁴⁰ [Los principales acusados del ‘caso Palau’](#)

⁴¹ [Nuevo episodio del escándalo del AVE en la Sagrera: 13 detenidos por sobrecostes de 82 millones](#)

⁴² [14 detenidos por el presunto sobrecoste de 82 millones en obras del AVE a Barcelona](#)

⁴³ [La justicia investiga más denuncias de sobornos en la obra del AVE catalán](#)

⁴⁴ [La Comunidad de Madrid adjudica a dedo la limpieza de hospitales a una filial de ACS y Ferrovial](#)

⁴⁵ [La Comunidad anula el concurso de la limpieza hospitalaria](#)

⁴⁶ *Supra* nota 6

- *Caso Odebrecht*: este escándalo de corrupción tuvo una notable presencia informativa durante el año 2016, especialmente en América Latina. Las acusaciones⁴⁷ de actos de corrupción como sobornos y financiación encubierta de campañas políticas contra la constructora brasileña Odebrecht, socio de Ferrovial en múltiples proyectos ejecutados en la región⁴⁸, tuvo un gran impacto político y mediático en numerosos países latinoamericanos (y también africanos)⁴⁹. Ferrovial no muestra un posicionamiento claro frente a este caso en cuanto a sus relaciones con la empresa brasileña, con la que, durante el año 2016, se establecieron negociaciones para la adquisición de algunos de sus activos⁵⁰.
- *Investigación por la justicia de Carolina del Norte (EEUU) acerca de Autopista I-77*⁵¹: la construcción de carriles de peaje para esta autopista suscitó una gran polémica, incluyendo las protestas de colectivos ciudadanos como Widen I-77, que consideraban inconstitucional la concesión de la Autopista a la filial Cintra. La labor del Gobernador McRory y del fiscal que lleva el caso ha sido cuestionada, el primero por no haber mostrado oposición alguna a la concesión, y el segundo porque se considera que debería haber solicitado la documentación a Cintra mucho antes.
- *Centros de detención de Broadspectrum en Nauru*⁵²: si bien no se trata estrictamente de un caso de corrupción, sino de violación de los derechos humanos, fuentes externas podrían señalar una cierta connivencia entre el Gobierno australiano y esta compañía (adquirida por Ferrovial en 2016); en el sentido de que había una falta de control gubernamental efectivo para garantizar la prevención del maltrato y garantizar los derechos humanos de los migrantes detenidos en estos centros⁵³. Ante la presión de diversas organizaciones de derechos humanos como Amnistía Internacional, Ferrovial declaró el abandono de esta línea de negocios de Broadspectrum.

A pesar de que aparentemente está obligada en materia de publicidad activa y suministro de información por la Ley de Transparencia, debido a la recepción de ayudas o subvenciones públicas que supongan una cantidad superior a 100.000 € durante el período de un año, Ferrovial no informa sobre el cumplimiento de las obligaciones de la Ley de Transparencia en su Informe Anual (meras menciones a la transparencia como principio de acción corporativa en respeto a la legalidad) ni cuenta con un apartado específico a tal efecto en su página web. Según Transparencia Internacional⁵⁴, el grupo aparece como sujeto obligado por la Ley de Transparencia, al haber recibido durante 2016 ayudas y/o subvenciones en dos de sus filiales por importe total de 890.930€, de los cuales 70.500€ son concedidos por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y 820.430€ por la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Murcia. La empresa informa en su

⁴⁷ [Ferrovial ultima la compra de un gasoducto en Latinoamérica por 2.400 millones](#)

⁴⁸ [El socio brasileño de FCC y Acciona sobornó a gobiernos de Latinoamérica para lograr obras](#)

⁴⁹ [Odebrecht pagó 755 millones de euros en sobornos en 12 países de Latinoamérica y África](#)

⁵⁰ [Ferrovial quiere comprar a Odebrecht un gasoducto en Perú por 2.500 millones](#)

⁵¹ [Ferrovial investigada por la construcción de la autopista I-77 en Carolina del Norte](#)

⁵² [Abusos masivos y violaciones: los escándalos de la firma que ha comprado Ferrovial](#)

⁵³ [Amnistía Internacional acusa a Ferrovial de lucrarse con "abusos" en centros de refugiados del Pacífico](#)

⁵⁴ Informe Ley de Transparencia y Grandes Empresas en España (Transparencia Internacional, 2017, p. 61).

Informe Anual e IAGC sobre: funciones que desarrolla, presupuestos, cuentas anuales, retribuciones anuales de los altos cargos y máximos responsables. Sin embargo, no informa sobre: indemnizaciones, convenios y encomiendas de gestión, subvenciones y ayudas públicas, normativa que le es aplicable, estructura organizativa.

En cuanto a la naturaleza del canal de denuncias de Ferrovial, denominado Canal Ético de Denuncias, en el Informe Anual Integrado se describe como confidencial y de fácil acceso, se informa de su gestión por parte de la Comisión de Auditoría y se pone a disposición de todos los elementos de la compañía y de actores externos (p.87). Sin embargo, no se especifican los procedimientos para garantizar la confidencialidad y la no represalia a los denunciantes, ni se aporta información significativa respecto a denuncias de corrupción. Según el Informe Anual Integrado, en 2016 se recibieron 51 denuncias, de las cuales 23 eran anónimas y 28 nominativas. Sobre el procedimiento de gestión de denuncias (p.87-88), se describe en los siguientes términos "Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor del Buzón de Denuncias, compuesto por el Director de Auditoría Interna y la Directora General de Recursos Humanos. El Comité se reúne regularmente, salvo el caso en que se reciba una comunicación que, por su contenido, aconseje iniciar acciones inmediatas". En resumen: la escasa información sobre este instrumento es de tipo procedimental, sin aportar datos cuantitativos sobre la naturaleza de las denuncias, sus resultados o las acciones tomadas de acuerdo con el resultado de las investigaciones.

5. Conclusiones

La valoración global de la transparencia de Ferrovial S.A en el ámbito de Corrupción es de **0,23** sobre un máximo de 4, lo que equivale a una **información anecdótica** de acuerdo con la metodología utilizada.

La información ofrecida por Ferrovial, en términos generales no tiene un adecuado grado de desagregación territorial (se limita a los principales territorios en los que opera), por ramas de negocio, ni de estructuración (aparece dispersa en varios documentos). La información sobre la gestión anticorrupción del Grupo en 2016 es escasa, careciendo de un posicionamiento público específico y acorde a los estándares internacionales de referencia, procedimientos de debida diligencia oportunos e información cuantitativa adecuada a las expectativas de los grupos de interés. La empresa no hace pública su Política Anticorrupción ni su Política de Prevención de Delitos, limitándose a asumir algunos compromisos muy poco detallados y de carácter general en el Informe Anual Integrado y el Código Ético. Ferrovial "se compromete a mantener una comunicación abierta y honesta en sus relaciones con las administraciones públicas" (Informe Anual Integrado 2016, p.87), manifestando con un compromiso con la transparencia y la "tolerancia cero" que no parece poner en práctica en referencia a su gestión anticorrupción. Tampoco da cuenta de las actividades de evaluación de riesgos y rendición de cuentas en aspectos relacionados con el Código Ético y la Política Anticorrupción del Grupo, como el uso de fondos ilícitos, la adjudicación de subvenciones y contratos públicos, los impuestos pagados, la actividad de *lobby* o la operativa de sus 45 sociedades en nichos fiscales (44 domiciliadas en 8 territorios) o paraísos fiscales (1 domiciliada en Mauricio). Los datos sobre denuncias internas y procesos legales relacionados con materias de corrupción o competencia en el mercado son insuficientes; y el análisis de fuentes secundarias demuestra que el Informe Anual y el IAGC 2016 no hacen referencia a

varios procesos judiciales por corrupción en los que se vio envuelta la empresa, entre ellos algunos tan notorios como el “caso Palau”⁵⁵.

La insuficiencia de información acerca de las políticas anticorrupción no se asimila al nivel de compromisos asumidos (como su adhesión general a los principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas o las Líneas Directrices para Empresas Multinacionales de la OCDEE). No parece tener un adecuado nivel de transparencia, especialmente teniendo en cuenta que se trata de una empresa de gran tamaño (con 96.001 empleados y una facturación de 10.759 millones de euros en el año 2016) y proyección internacional; que además es altamente dependiente de los contratos con las administraciones públicas de España y de los otros 28 países en los que opera. Debido a esta intensa relación con las administraciones públicas, así como a la operativa en sectores de riesgo ambiental y para los derechos humanos como la construcción, la empresa debería hacer públicos de manera más específica y completa sus compromisos y acciones en materia de corrupción, especialmente en los 9 países con Índice de Percepción de la Corrupción alta y los 12 países de nivel medio en los que opera.

Según la información aportada por el Informe Anual Integrado 2016, Ferrovial informa sobre la totalidad de los indicadores GRI-G4, declarando su adhesión a estos principios en el Anexo de Indicadores GR (p. 111). Sin embargo, tras el análisis en profundidad de la información aportada por este documento en materia de corrupción, incluyendo la utilización de fuentes externas, cabe afirmar que la verificación de cumplimiento de los indicadores podría calificarse de indulgente, alejándose de los principios programáticos de la iniciativa GRI.

En cuanto a la transparencia respecto a la elaboración de la memoria de sostenibilidad y RSC, en primer lugar, cabe apuntar a que este aspecto no es objeto de documento independiente alguno durante el año 2016, y el Informe Anual Integrado 2016 solo cuenta con un apartado de una página (p. 13) y un anexo de tres páginas (p.99-101) dedicado a la política de RSC, además de varias alusiones dispersas a lo largo del texto.

El enfoque de inclusividad de los grupos de interés está ausente en el Informe Anual Integrado 2016. No hay información sobre relaciones con los grupos de interés, la participación de los mismos, la respuesta a sus demandas, los riesgos e impactos negativos de la actividad del Grupo. La única referencia significativa se encuentra en la p.100, donde se describe de manera general el proceso participativo en torno a la Estrategia de Responsabilidad Corporativa 20.19 (documento no accesible desde la web del Grupo), limitándose a afirmar que se realizó una encuesta online a los diferentes grupos de interés, sin aclarar la identificación de los mismos ni su peso relativo, aparte de no ofrecer información alguna sobre el contenido o diseño muestra de esta encuesta. Tampoco se habla de manera suficiente acerca existencia de conflictos abiertos en relación al impacto social o medioambiental de su actividad, ni de las acciones tomadas para garantizar el diálogo con los grupos de interés en contextos problemáticos (por ejemplo, países con percepción de corrupción alta o perfiles de riesgo respecto a los derechos humanos). Es decir: la información aportada por la empresa no permite dilucidar si los grupos de interés son suficientemente tenidos en cuenta en términos de gestión.

⁵⁵ [La Audiencia cierra el ‘caso Palau’ y lo deja listo para ir a juicio](#)

En referencia a la materialidad, el Informe Anual Integrado de 2016 refleja de manera insuficiente los impactos sociales, ambientales y económicos de la organización, con una notable ausencia del enfoque de grupos de interés. Se limita a una breve exposición sobre la materialidad del nuevo Plan de Responsabilidad Corporativa 20.19 (p.100), documento que no se encuentra disponible en su web corporativa. La corrupción no aparece de manera específica entre los 30 objetivos estratégicos de este plan, de los cuales apenas 3 se dedican a temáticas relacionadas con aspectos éticos y otras 3 a aspectos relacionados con el gobierno corporativo. En el Anexo de Indicadores GRI, los indicadores clave relativos a la corrupción se marcan como cumplidos, a pesar de mostrar notables insuficiencias, como sucede en los 3 recogidos bajo el epígrafe “Lucha contra la corrupción: Tener políticas específicas sobre temas de ética e integridad y fraude/corrupción”:

- *G4-SO3: Número y porcentaje de operaciones en las que se han evaluado los riesgos relacionados con la corrupción y riesgos significativos detectados:* se marca como cumplido y remite a las páginas 86-87, en las que no aporta ningún tipo de información cuantitativa acerca de este aspecto. La identificación de riesgos se limita a una breve introducción a los contenidos del Código Ético, remitiendo a los principios generales del mismo, sin información sobre su aplicación durante el año 2016 en los diferentes territorios donde opera.
- *G4-SO4: Políticas y procedimientos de comunicación y capacitación sobre la lucha contra la corrupción:* se marca como cumplido y remite a las páginas 86-87, en las cuales apenas aparece una breve descripción del Canal Ético de Denuncias (p.87) y el dato de denuncias recibidas desagregado por carácter anónimo/nominativo, temática y medio de comunicación utilizado. No hay información sobre procedimientos de capacitación y comunicación específicamente relacionados con la lucha contra la corrupción.
- *G4-SO5: Casos confirmados de corrupción y medidas adoptadas:* se marca como cumplido y remite a las páginas 86-87, en las que no aporta ningún tipo de información cuantitativa acerca de este aspecto. Se limita a mostrar el funcionamiento del Canal Ético de Denuncias, sin informar del resultado de las mismas, las acciones emprendidas o cuántas de ellas se refieren específicamente a casos de corrupción.

Igual que sucede en otros temas conexos que han sido objeto de análisis, como los mecanismos de reclamación, la competencia desleal o el cumplimiento regulatorio, la información aportada es insuficiente, remitiendo a páginas donde se abordan estas temáticas de manera muy genérica. En este sentido, cabe señalar que la respuesta positiva a los indicadores GRI-G4 resulta poco neutral (apenas muestra aspectos negativos, y siempre de una forma muy aséptica, sin asumir responsabilidades) y poco precisa en términos cualitativos, sin contar con un respaldo cuantitativo satisfactorio en términos de cantidad, calidad y desagregación de los datos.

Además de insuficiente, la información aportada es poco exhaustiva en términos de alcance (información muy limitada sobre impactos sociales, ambientales y en términos de corrupción) y cobertura (baja desagregación en función de las divisiones y empresas dependientes de Ferrovial, así como en función de los diversos territorios de operación). No existe una información adecuada acerca de los riesgos relacionados con la corrupción y las medidas tomadas al respecto, a pesar de que el Grupo depende en gran medida de la contratación con administraciones pública, y de que opera en 21 países con percepción de corrupción media o alta según Transparencia Internacional (12 y 9, respectivamente). En este sentido, cabe apuntar también a una reflexión muy escasa y dispersa en diversos

apartados del texto acerca del contexto de sostenibilidad de la operativa de Ferrovial, que no muestra adecuadamente el compromiso del Grupo con el cumplimiento de aspectos éticos relacionados con la política y las administraciones públicas, ni tampoco respecto a la mejora de las condiciones sociales y medioambientales de los territorios en los que opera (o el acceso a remedio en caso de impactos negativos) o el derecho a la participación efectiva de los grupos de interés como comunidades locales, organizaciones del Tercer Sector, etc. Tratándose de una empresa multinacional de gran facturación y que opera en sectores de alto impacto social y medioambiental, como la construcción y gestión de infraestructuras, o la subcontratación de servicios públicos como la sanidad, cabría esperar una reflexión más profunda, estructurada y desagregada sobre sus responsabilidades e impactos en relación al contexto de sostenibilidad social y medioambiental.

En relación a la comparabilidad de este Informe Anual Integrado 2016 con el de ediciones anteriores, cabe apuntar a que se mantiene prácticamente intacta la estructura utilizada en la edición anterior. Aunque se presenta la evolución de algunas cifras clave de 2015 a 2016, existen numerosos indicadores cuyo análisis no tiene en cuenta el factor temporal, ni la comparativa con otras empresas del sector. En particular, escasez de información cuantitativa en cuanto a temáticas relacionadas con la corrupción es un lastre en términos de comparabilidad en lo referente a esta materia; ni siquiera es posible evaluar hasta qué punto la actualización de la Política Anticorrupción ha supuesto cambios significativos, ya que este documento no es públicamente accesible.

Por último, en términos de claridad, el Informe Anual Integrado utiliza un lenguaje más bien neutro, con pocos acrónimos y limitándose a los tecnicismos cuando la situación lo requiere (habitualmente, ofreciendo explicaciones para hacerlos más comprensibles). El documento contiene numerosos recursos para facilitar la visualización de la información, como tablas, gráficos e infografías, aunque no utiliza hipervínculos. El Informe Anual Integrado es fácilmente accesible a través de buscadores o de la navegación en la web corporativa, estando disponible en inglés y español. En este sentido, cabe afirmar como nota positiva que el informe, a pesar de no ser satisfactorio en cuanto a sus contenidos, resulta suficientemente claro y comprensible.

A la vista de estas conclusiones, se recomienda a Ferrovial que, en el futuro, aumente el volumen, exhaustividad y desagregación de la información cuantitativa sobre materias relacionadas con la ética empresarial, en particular la corrupción. Además, es necesario que la empresa haga públicas su Política Anticorrupción y de Prevención y Respuesta ante Delitos, así como una adecuada identificación de los riesgos relacionados con estas temáticas, las acciones emprendidas por la empresa y la evaluación del grado de cumplimiento de compromisos.